



E-PAPER PERPUSTAKAAN DPR-RI

<http://epaper.dpr.go.id>

Judul : KESELAMATAN ANGKUTAN LAUT: Menagih Tanggung Jawab Nyata Otoritas Pelabuhan
Tanggal : Selasa, 15 September 2026
Surat Kabar : Kompas
Halaman : -

Keselamatan pelayaran harus ditegakkan sebagai budaya baru guna memulihkan kepercayaan publik terhadap transportasi laut Nusantara.

Oleh Rahma Gafmi

Perairan Nusantara kembali berduka menyusul rentetan kecelakaan kapal laut yang terjadi secara beruntun dalam beberapa waktu terakhir. Ada insiden tenggelamnya kapal penyeberangan hingga tubrukan antarkapal di jalur pelabuhan sibuk. Terakhir, Kapal Virgo Transport 8 Surabaya-Banjarmasin kecelakaan di Laut Jawa, Minggu (13/9/2026). Selain 6 orang tewas, lebih dari 120 penumpangnya masih hilang. Tragedi yang merenggut banyak korban jiwa dan meninggalkan luka mendalam bagi keluarga korban.

Semua kejadian tragis itu bukan sekadar musibah musiman akibat anomali cuaca. Ini seharusnya menjadi alarm keras yang menelanjangi rapuhnya sistem keselamatan transportasi laut di negara kepulauan ini. Moda transportasi air yang seharusnya menjadi urat nadi penghubung antarpulau justru berubah menjadi jalur maut. Untuk itu, publik tentu berhak mempertanyakan efektivitas pengawasan serta komitmen nyata dari para pemangku kebijakan maritim.

Setiap musibah maritim yang terjadi sudah pasti meninggalkan duka mendalam secara psikologis bagi keluarga korban. Namun, ini juga memicu krisis sosial dan kerugian material yang masif bagi masyarakat pesisir maupun sektor ekonomi lokal. Ironisnya, tragedi ini kurang diatasi dengan perbaikan struktural yang komprehensif. Tragedi kemanusiaan ini kerap disikapi secara reaktif tanpa pernah melahirkan solusi sistemik yang tuntas.

Siklus penanganan yang berhenti pada santunan duka dan investigasi seremonial tanpa perubahan kebijakan yang mengakar membuat masyarakat terus hidup dalam bayang-bayang ketakutan, seolah jatuhnya korban jiwa di laut telah menjadi risiko lumrah yang dinormalisasi oleh lambatnya transformasi tata kelola transportasi publik.

Di titik inilah urgensi evaluasi menyeluruh terhadap efektivitas sistem peringatan dini dan konsistensi penerapan prosedur operasi standar (SOP) keselamatan menjadi tidak bisa ditawar lagi. Kendati Badan Meteorologi, Klimatologi, dan Geofisika (BMKG) secara berkala telah merilis prakiraan cuaca ekstrem, informasi krusial tersebut kerap terabaikan atau gagal diterjemahkan menjadi kebijakan pembatasan pelayaran yang tegas di tingkat lapangan.

SOP yang seharusnya menjadi benteng terakhir perlindungan nyawa penumpang justru sering kali direduksi menjadi sekadar formalitas administratif di atas kertas. Sinyal bahaya alam diabaikan dan kepatuhan terhadap prosedur keselamatan dikompromikan demi mengejar target operasional. Akibatnya, kecelakaan tak lagi takdir, melainkan buah pahit dari pembiaran sistemik yang terus dipelihara.

Di balik setiap insiden maritim yang merenggut nyawa, perdebatan klasik selalu berputar pada dikotomi antara amukan alam dan kealpaan manusia. Faktor cuaca ekstrem seperti gelombang tinggi, badai mendadak, dan angin kencang kerap disodorkan oleh pihak otoritas sebagai kambing hitam utama yang tidak dapat dielakkan (*force majeure*).

Namun, menyandarkan sepenuhnya penyebab kecelakaan pada faktor alam sering kali menjadi bentuk pengaburan tanggung jawab yang sistemik. Alam yang buruk tidak akan serta-merta merenggut nyawa jika nakhoda, operator, dan pengawas pelabuhan tidak membiarkan kapal berlayar melampaui batas toleransi risiko.

Jika ditelaah lebih dalam, faktor human error dan pelanggaran kapasitas muatan justru memegang porsi kontribusi yang jauh dominan dalam mengubah potensi bahaya cuaca menjadi sebuah bencana nyata. Praktik pemuatan kargo atau penumpang yang melampaui batas lambung timbul (*overcapacity*). Semua demi mengejar keuntungan finansial sesaat membuat kapal kehilangan stabilitas hidrostatik ketika berhadapan dengan gelombang tinggi.

Ketika kapal sarat muatan diterpa cuaca buruk, margin keselamatan menyusut drastis, mempercepat terjadinya capsizing atau kapal terbalik. Oleh karena itu, menempatkan cuaca ekstrem sebagai pelaku tunggal adalah sebuah kekeliruan analitis. Alam sekadar bertindak sebagai pemantik, sementara kelalaian manusia dan pelanggaran aturanlah yang menyediakan bahan bakar

utamanya.

Lemahnya pengawasan otoritas

Akar persoalan dari rentetan tragedi ini tidak akan pernah menyentuh substansi tanpa membongkar bobroknya integritas pengawasan di tingkat hulu. Di sinilah peran vital Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) serta para Syahbandar diuji sebagai benteng terakhir penjaga kedaulatan keselamatan laut. Ironisnya, di tengah peringatan cuaca ekstrem yang masif dari instansi berwenang, surat persetujuan berlayar (SPB) kerap kali tetap diterbitkan dengan dalih administrasi pelayaran yang dianggap telah memenuhi syarat minimal.

Lemahnya pengawasan di pelabuhan-pelabuhan tikus ataupun pelabuhan utama memperlihatkan bagaimana fungsi kontrol negara kerap tunduk pada kompromi birokratis dan tekanan bisnis logistik. Ketika syahbandar gagal menjalankan fungsi pengawasan secara independen dan ketat, selembur kertas bernama SPB berubah fungsi dari instrumen penyelamat nyawa menjadi tiket legalisasi menuju maut.

Selain karut-marut pengawasan birokrasi, ancaman nyata di atas laut juga bersumber dari buruknya standar kelayakan fisik armada yang beroperasi melayani mobilitas masyarakat sehari-hari. Kapal rakyat, moda penyeberangan antarpulau, hingga armada feri komersial kerap dipaksa terus mengapung. Padahal, armadanya telah melampaui usia ekonomisnya tanpa dukungan perawatan berkala yang memadai dan sesuai standar teknik maritim.

Pemeliharaan kapal yang sering kali dilakukan secara setengah-setengah, demi menekan biaya operasional serendah mungkin. Ini menciptakan armada "zombie" yang keropos secara struktural dan rapuh menghadapi tekanan hidrodinamis perairan terbuka. Besi-besi tua yang minim peremajaan ini harus berhadapan dengan gelombang tinggi dan beban muatan yang tidak terkontrol. Akibatnya, keruntuhan struktural tinggal menunggu waktu. Mengabaikan peremajaan armada sama artinya dengan membiarkan ribuan penumpang menumpang di atas peti mati terapung, menanti musibah berikutnya tanpa perlindungan teknologi yang layak.

Memutus rantai tragedi maritim menuntut reformasi total dalam penerbitan SPB dengan menjadikan data cuaca real-time BMKG sebagai parameter mutlak tanpa kompromi administratif. Negara tidak boleh kalah oleh tekanan logistik, sebab tidak ada urgensi ekonomi yang sebanding dengan nyawa manusia. Kebijakan ini wajib dikuatkan melalui digitalisasi manifest penumpang untuk mencegah overcapacity, serta penegakan sanksi pidana yang tegas bagi operator dan syahbandar yang melanggar protokol keselamatan.

Selain aspek pencegahan dan penindakan, modernisasi alat evakuasi dan pelatihan mitigasi bencana yang berkala bagi awak kapal serta penumpang menjadi keharusan mutlak. Keselamatan pelayaran harus ditegakkan sebagai budaya baru guna memulihkan kepercayaan publik terhadap transportasi laut Nusantara.

Rangkaian musibah ini adalah alarm moral bahwa keselamatan jiwa adalah hak mutlak warga negara yang tak bisa ditawar oleh efisiensi bisnis. Pemulihan marwah sektor ini menuntut kolaborasi lintas sektoral yang solid antara pemerintah, operator, penegak hukum, dan masyarakat demi menghentikan tragedi berdarah di lautan.

Rahma Gafmi, Guru Besar Universitas Airlangga